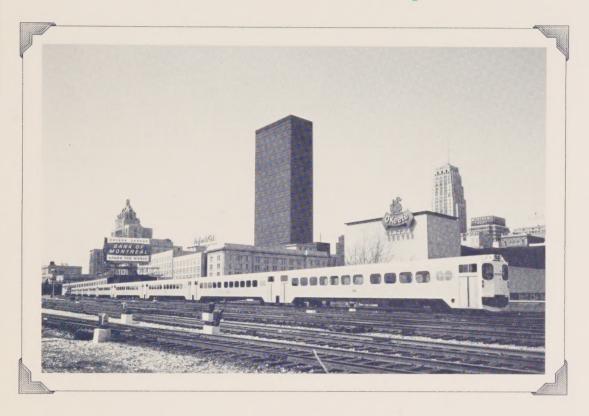
CA20N DT 160 -A56

GO Transit annual report for the year ended March 31, 1997 Rapport annuel du Réseau GO pour l'exercice terminé le 31 mars 1997

On track for 30 years



Sur la voie depuis 30 ans





Régie des transports en commun de la région de Toronto

On the cover

Then and now—Two very different views of a GO Train against the Toronto skyline grace our covers. When GO Transit was born on May 23, 1967, our trains had one level, and downtown Toronto's skyline was dominated by the Toronto-Dominion Centre and the Royal York Hotel. In 1997, GO's distinctive green-and-white bi-level trains are a familiar sight as they head for Union Station, passing downtown landmarks like the CN Tower, SkyDome, and office skyscrapers that tower over those of 30 years ago.

Sur la couverture

Hier et aujourd'hui—Deux visions très différentes d'un train du Réseau GO, découpé sur fond urbain de Toronto, égayent la couverture de notre rapport annuel. Lorsque le Réseau GO a vu le jour, le 23 mai 1967, nos trains n'avaient qu'un étage, et le centre-ville de Toronto était dominé par le centre Toronto-Dominion et l'hôtel Royal York. En 1997, les trains vert et blanc à deux étages du réseau sont un spectacle familier, en route vers la station Union, et longeant la tour du CN, le SkyDome et des gratte-ciel à bureaux, qui dépassent les édifices de voilà 30 ans.



ጛ

Table of Table des contents matières

Transmittal	4	Présentation
Message from the Vice-Chairman	6 7	Message du vice-président du Conseil
Managing Director's report	8 14	Message du directeur général de l'exploitation
Five-year comparisons	20 21	Comparaison quinquennale
Statistics	22 23	Données statistiques
The organization	24	La société
Management's responsibility for financial statements	26	Responsabilité de la direction relativement aux états financiers
Auditors' report	27	Rapport des vérificateurs
Financial statements	28 29	États financiers
Notes to financial statements	34 39	Notes afférentes aux états financiers

To the Honourable Al Palladini Minister of Transportation

It is my honour, on behalf of the Members of the Board, to present the 1996–97 annual report of the Toronto Area Transit Operating Authority.

It is also my pleasure to extend our thanks to you and your staff at the Ministry of Transportation for your continuing co-operation and assistance.

Respectfully submitted,

Eldred King Vice-Chairman, GO Transit

À l'honorable Al Palladini Ministre des Transports

Au nom des membres du Conseil d'administration, j'ai honneur de vous présenter le rapport annuel 1996–1997 de la Régie des transports en commun de la région de Toronto.

Je tiens à vous remercier, ainsi que le personnel du ministère des Transports, de votre collaboration et de l'assistance que vous continuez de prêter au Réseau GO.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma considération distinguée.

> Eldred King Vice-président du Conseil du Réseau GO

To the Honourable Hilary M. Weston Lieutenant Governor of Ontario

I have the privilege of presenting for the information of Your Honour and the Legislative Assembly the report of the activities of the Toronto Area Transit Operating Authority for the year ended March 31, 1997.

Respectfully submitted,

Al Palladini Minister of Transportation

À l'honorable Hilary M. Weston Lieutenant-gouverneur de l'Ontario

J'ai le privilège de présenter, à votre intention ainsi qu'à celle des membres de l'Assemblée législative, le compte rendu des activités de la Régie des transports en commun de la région de Toronto pour l'exercice terminé le 31 mars 1997.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Lieutenantgouverneur, l'assurance de ma très haute considération.

> Al Palladini Ministre des Transports



The Board of GO Transit

From left to right: Vice-Chairman and Acting Chairman Eldred King; Alan Tonks; Joyce Savoline; Terry Cooke; James Witty; Emil Kolb

Le Conseil d'administration du Réseau GO

De gauche à droite : vice-président du Conseil et président intérimaire Eldred King; AlanTonks; Joyce Savoline; Terry Cooke; James Witty; Emil Kolb

Images of change

skyline can say a lot about the city it oversees. Looking at the two skylines pictured on our front cover, it's startling to realize how much Toronto has changed since 1967.

That year in Ontario's capital city, the downtown area's major landmarks were the Royal York Hotel and the Toronto-Dominion Centre. And on a spring day in May, the first GO Train glided into the dawn, leaving Oakville at 5:50 a.m., headed for Union Station. It was the first train of the first commuter rail service created and funded by a Province. Then-Premier of Ontario John Robarts was on board, having given the green light to the concept of commuter trains two years before, together with a modest investment of \$24 million for tracks, signals, equipment and facilities. We carried 21/2 million passengers that year on our only line, between Oakville and Pickering along the shore of Lake Ontario.

In fiscal 1996–97, nearly 34 million passengers got on the GO, either by GO Train or GO Bus, the majority commuting to and from downtown Toronto, whose skyline is now dominated by the CN Tower, SkyDome, and a host of sky-scraping office towers.

We have come a long way, and so has Ontario, through the warm breezes of prosperous times, and the chilly economic winds of recent years. No stranger to change, GO has spent almost 30 years adapting to the needs of customers and their communities. In the three decades that followed our debut, we expanded to a network of

seven train lines and five bus corridors; from 49 railcars to 331; and from its start in 1970, our bus fleet has grown to 174.

In the nineties, our mandate to serve efficiently and cost-effectively became more important than ever. We responded by making adjustments and creating new initiatives that both saved costs and generated new revenue. In fiscal 1996-97, ridership on our trains and buses rose 3%, and the number of riders using our service continues to grow. The biggest increases were on our "train-bus" service, buses that mirror GO Train routes at off-peak times. But the real test of a transit system's cost-effectiveness is its revenue-to-cost ratio, the percentage of operating costs paid for by the system's own revenues. At year's end, GO's ratio stood at 71.2%, one of the highest in North America and the highest in our history, with less than 30% of operating costs paid for by public funding.

With our funding set to be moved from a Provincial to a municipal responsibility on January 1, 1998, at fiscal year's end we were poised for transition in the best financial position of our history.

For close to 30 years, we have continually adapted to change while maintaining a safe, efficient, cost-effective service that has become an integral part of the Greater Toronto Area. We approach the coming years with the same mandate—in fact, we expect our presence to be even stronger in the future, as demand for the GTA's primary transit provider continues to rise.

Eldred King Vice-Chairman

Images de changement

e profil des bâtiments se découpant sur l'horizon d'une ville en dit long sur celleci. En comparant les deux photos de notre page couverture, les changements survenus à Toronto depuis 1967 sont des plus impressionnants.

À cette époque, les principaux points d'intérêt du centre-ville de la capitale ontarienne étaient l'hôtel Royal York et le Centre Toronto-Dominion. Cette année-là, le premier train du Réseau GO quittait Oakville à 5 h 50, à l'aube d'une journée printanière de mai, pour la station Union. Il s'agissait du premier service de trains de banlieue mis sur pied et financé par une province. À bord prenait place le premier ministre de l'Ontario de l'époque, John Robarts, qui, deux ans auparavant, avait donné le feu vert à l'idée d'un train de banlieue, y affectant de modestes crédits de 24 M \$ pour les voies, la signalisation, le matériel et les installations. En 1967, sur cette seule ligne, nous devions transporter 2,5 millions de passagers entre Oakville et Pickering, le long de la rive du lac Ontario.

Au cours de l'exercice financier 1996–1997, ce sont près de 34 millions de passagers qui ont emprunté le Réseau GO, les trains ou les autobus, la majorité pour faire la navette entre leur domicile et le centre-ville de Toronto, dont le profil urbain s'hérisse désormais des silhouettes de la tour du CN, du SkyDome et d'une pléthore de gratte-ciel et de tours de bureaux.

Nous venons de loin, tout comme la province d'ailleurs, à travers les alizés des temps fastes et les bises aigres des récentes récessions. Partie intégrante de ces changements, le Réseau GO a passé ses 30 premières années à s'adapter aux besoins des clients et de leurs collectivités. Au cours des trois dernières décennies, nous sommes passés à sept lignes de trains et à cinq corridors d'autobus; de 49 voitures à 331. Quant à notre

parc d'autobus, mis en place en 1970, il est désormais fort de 174 véhicules.

Au cours des années 90, l'importance de notre mandat de servir le public efficacement et économiquement s'affirme plus que jamais. Nous y avons répondu par des rajustements et de nouvelles initiatives qui permettent à la fois de réaliser des économies et de produire de nouveaux revenus. Au cours de l'exercice 1996-1997. le nombre de passagers de nos trains et autobus s'est accru de 3 %, et il ne cesse de croître. Le gros de l'augmentation s'est fait sentir sur le service « train-autobus », où des autobus prennent la relève des trains en périodes hors-pointe. Mais la vrai pierre de touche de la rentabilité d'un système de transport est son ratio revenubénéfice, soit le pourcentage des frais d'exploitation payés à même ses propres revenus. À la fin de l'exercice, le ratio du Réseau GO s'établissait à 71,2 %, l'un des plus élevés de l'Amérique du Nord, et le meilleur de l'histoire du réseau, le contribuable payant moins de 30 % des frais d'exploitation.

À la fin de l'exercice, notre situation financière est la meilleure de notre histoire, et nous sommes prêts au passage, prévu pour le 1^{er} janvier 1998, d'un régime de financement provincial à un régime de financement municipal.

Durant près de 30 ans, nous nous sommes constamment adaptés aux changements tout en proposant un service sûr, efficace et économique désormais partie intégrante de la région du Grand Toronto. Nous faisons face aux années qui viennent munis du même mandat; notre présence sera encore plus forte dans l'avenir, à mesure que la demande se fera plus grande sur le principal transporteur de la région du Grand Toronto.

GO Transit—1996 Transit System of the Year

o be judged the best in Canada is an honor we at GO are especially proud of as we approach our 30th anniversary in 1997.

The Canadian Urban Transit Association's Prestige awards competition compared transit systems of similar size and characteristics from across Canada. We're proud that the panel of judges chose GO for the top prize in our category.

The Transit System of the Year award is given for excellence in areas like cost-effectiveness, customer service, and achievement of goals. One of our main goals this year was to gain as much financial independence as possible. This we did—with flying colors—by paying for more than

70% of our operating costs with revenues. We also saved costs and increased ridership by using fewer resources to do a better job. And through ongoing events like bus safety programs, our annual bus roadeo, and special customer appreciation days, we have maintained our high standards for safety and customer service.

None of these successes would be possible without the support of our customers. There may be changes in the way we do business in the coming years, but listening to and communicating with our passengers is for us a constant. It is the knowledge we gain from this give-and-take that helps us keep our services "award-winning."

Richard C. Ducharme Managing Director

Le Réseau GO: réseau de transport de l'année 1996

e voir décerner le prix de meilleur réseau de transport au Canada est un honneur dont nous, du Réseau GO, sommes particulièrement fiers à l'aube de notre 30° anniversaire, en 1997.

Le choix du gagnant du prix de Prestige de l'Association canadienne du transport urbain s'effectue après comparaison de réseaux de transport de taille et de caractéristiques similaires dans tout le Canada. Nous sommes fiers que le groupe de juges ait choisi de remettre au Réseau GO son prix le plus coté de la catégorie.

Le prix de Réseau de transport de l'année est décerné pour l'excellence en matière de rapport coût-efficacité, de service à la clientèle et d'atteinte de ses objectifs. Cette année, l'un de nos principaux objectifs était de devenir aussi indépendants financièrement que possible. Ce défi nous l'avons relevé—et brillamment—en acquittant 70 % de nos frais d'exploitation à

même nos revenus. Nous avons également économisé de l'argent et augmenté l'achalandage en réussissant à faire un meilleur travail avec des ressources moindres. Et, à l'aide d'événements réguliers comme les programmes de sécurité en autobus, notre roadéo annuel d'autobus et nos journées d'appréciation de la clientèle, nous avons maintenu nos normes élevées de sécurité et de service à la clientèle.

Aucun de ces objectifs n'aurait été atteint sans le soutien de notre clientèle. Des changements pourront survenir au cours des prochaines années en ce qui concerne notre façon de faire des affaires, mais l'écoute de nos usagers et la communication avec notre clientèle resteront pour nous une constante. Ce sont les connaissances que nous tirons de ce processus de « donnant donnant » qui contribuent à ce que notre service se classe toujours au premier plan.

Taking care of business

ith a mandate to operate as much like a business as a publicly funded service can, GO set out this fiscal year to combine costsaving measures with revenue-boosting initiatives. Our work on development of a strategic marketing plan and a fiscal business plan was completed this year, and provided a blueprint for our approach.

Saving costs while maintaining a competitive, attractive service has been one of our greatest challenges in recent years. Only through microscopic examination of all aspects of our operation, along with knowledgeable forecasting of trends and customer needs, have we succeeded in reducing expenditures while increasing ridership.

At year's end, peak-period train service was being successfully provided with fewer, shorter trains than the year before—31 trainsets instead of 32, and 257 railcars instead of 268. And the trains were being piloted by fewer crews—35 instead of 38. Our train maintenance contract with our operator, Canadian National Railway, was winding down at year's end, and we decided to go to the open marketplace for competitive bids on this work, which includes maintenance of our rail equipment's efficiency and passenger comfort. In a move that will save Ontario's taxpayers almost \$49 million over six years, GO awarded to Bombardier Inc. a maintenance contract that will take effect in June 1997.

Despite reductions in spending, GO Trains and buses carried 3% more passengers this fiscal year than last. Some innovative marketing initiatives contributed to the increase. Train times on the Stouffville line were rescheduled to

better suit customer needs, resulting in a 19% ridership increase on that line in 1996–97. In north Metro Toronto, GO Bus routes were extended to provide easy access to the burgeoning city centre of North York; and we attracted passengers to our weekend bus service by providing routes that serve downtown Toronto's Union Station.

Ridership on the train system, including connecting buses, was up this year, but our niche bus service we call "train-bus" was our fastest-growing—it grew 96% in 1996–97 over the previous year. It appears many riders are attracted to a service that provides a bus drop-off at local GO Train stations as a supplement to the train service.

We looked not only to our service as a means of generating revenue, but to other resources as well. A new advertising concept for GO was introduced in May, and launched at our Willowbrook maintenance facility. Train-wraps and bus-wraps are attention-getting graphics that "wrap" a train or bus exterior in an advertiser's message.

The adjustments we've made to help us meet the demands of the future have already yielded gratifying results. Our revenue-to-cost ratio is the highest it's been in our history. That means we rely less on public funding than we ever have before, and less than most North American transit systems.

Our business goal now is to maintain or improve that ratio by seeking even greater financial independence. The strong financial position we've achieved provides a solid foundation as we build for the future.



All wrapped up—A new advertising concept was tested this year: train and bus "wraps" cover exteriors with an advertiser's message. Here, a GO Bus becomes a train locomotive, and a railcar vividly depicting a traffic jam advises passersby to quit stalling and get on the GO.

Tout emballés—Un nouveau concept publicitaire a été mis à l'essai cette année : des « emballages » de trains et d'autobus couvrant l'extérieur des véhicules avec le message d'un annonceur. Ici, un autobus du réseau est transformé en locomotive, et une voiture illustrant en couleurs vives un embouteillage invite les passants arrêter de faire du surplace et à emprunter le Réseau GO.

At your service

aving operating expenses and attracting new business is one part of keeping GO Transit cost-efficient. Providing good service is another. By building strong partnerships with our customers, our employees, and the municipalities we serve, we have been able to provide the kind of service that passengers want and the Greater Toronto Area needs. Customer survey results gathered in the fall of 1995 told us that we are doing a good job—80% of our train riders polled said that they could either drive a car or take the GO Train. That tells us our customers are riding our service by choice, not necessity.

Conveniences like the ability to buy tickets and passes using credit and debit cards at a number of stations help keep our passengers satisfied. We also continue to offer Ticket Express service, which allows riders to order tickets or passes at Union Station in the morning, in person or by fax, and pick them up later the same day.

In April 1996, the Hamilton GO Centre opened for business, giving our riders in the Hamilton area one combined terminus for bus and rail service. A good example of a gateway terminal, the centre also offers handy connections to local transit and intercity buses. A heritage site, it first opened in 1933 as the TH&B (Toronto, Hamilton & Buffalo) railway station. The station building is an architectural landmark and was restored by GO to its original art moderne look. An official opening ceremony in July attracted hundreds of well-wishers.

To show our appreciation for our customers' patronage, we continued to hold customer appreciation days at various GO stations and GO Bus terminals. Passengers were met and greeted by GO staff, who may have had a cup of coffee, a muffin, or a newspaper to offer, as well as an ear to listen to riders' comments firsthand. The mini-celebrations are a low-cost, effective way to

thank passengers and get a personal report card on the quality of our service. At year's end a special customer appreciation day was being planned at Union Station to mark our 30th anniversary in May 1997.

We continued to uphold our reputation for safety this year. We're proud that GO Transit's bus drivers captured the American Public Transit Association award for bus safety for the fourth time in five years and the third year in a row. We competed against other transit systems of similar size and characteristics across North America on criteria such as accident record and safety programs. We believe our annual bus roadeo and ongoing safe-driving competitions among drivers play a key role in maintaining our safety record. We also won, for the second straight year, the Canadian Urban Transit Association's annual safety contest for posting the best traffic safety record in our category. And in 1996 we earned CUTA's Transit System of the Year award for best large transit system in Canada, our highest honor to date.

Communication with customers is as important as serving them well. Our customer newsletter, *GO News*, was produced with that in mind. With news, updates, features, contests, and a question-and-answer column, the newsletter's goal is to clarify issues and offer insight into our operation and our people. Customer response to the publication this year was positive, and *GO News* earned a CUTA Omnibus award for transit marketing excellence.

As always, our lifeline and our focus is customer service, and we will continue to give our customers the best, most efficient transit system we can. Our ability to do that has allowed us to succeed for nearly 30 years, and will carry us into the future.

ome major milestones await us in the coming fiscal year. No less than our entire funding structure is set to move from a Provincial responsibility to a municipal one. Bus deregulation could have a major effect on our organization. And we will celebrate 30 years in business—30 years of success and change.

From our beginnings in 1967, when the first trains rolled out of Oakville and Pickering stations, to this fiscal year's end, GO's history has been one of evolution and innovation.

There have been many firsts for GO. Among them, we were the first commuter rail service to be created and funded by a Province; we were the first to introduce gateway terminals, where trains, buses, and community facilities meet; we introduced innovative and efficient bi-level railcars, now the standard in North American commuter transit; we pioneered the concept of fare integration, a subsidy program allowing

patrons to ride free or at a discount to or from their GO station on municipal transit. And we've come through a continent-wide recession with a service that is more popular than ever.

These accomplishments are now our starting point for the coming years. We could not have realized the success we have without the support of our customers, employees, the Province of Ontario, and the municipalities we serve. We will continue to work for that support by offering a safe, cost-efficient, and convenient service.

By being actively involved in the structure of public transit in the Greater Toronto Area of the coming years, we will help define what we expect to be our major role in that future. As we approach our 30th birthday and our final year of Provincial funding, we at GO Transit look forward to the challenges and changes of a new age.







All aboard—Originally the site of the pioneer Toronto, Hamilton, & Buffalo Railway, the Hamilton GO Centre features a restored 1930's heritage building. An architectural landmark for the area, the building is now the focal point of the terminal, which combines GO Train, GO Bus, intercity and city bus service.

En voiture—Ancien emplacement d'un des premiers chemins de fer qui reliait Toronto, Hamilton et Buffalo, le centre GO d'Hamilton se déploie autour d'un bâtiment historique des années 30. Le bâtiment, qui est un des points d'intérêt architectural de la région, est le point focal du nouveau terminus, où sont regroupés les services de trains et d'autobus GO ainsi que d'autobus urbains et interurbains.

Veiller au grain

vec le mandat de fonctionner autant qu'il se peut comme une entreprise privée, le Réseau GO, un service public, a entrepris l'exercice déterminé à faire coexister mesures d'économie et initiatives visant l'augmentation des revenus. Un programme stratégique de commercialisation et un plan d'action financier ont été mis au point au cours de cet exercice et nous ont procuré le schéma directeur de la démarche à adopter.

Réduire les frais tout en continuant d'offrir un service concurrentiel et attrayant est l'un des défis les plus considérables que nous ayons eu à relever au cours des dernières années. Ce n'est que par un examen méticuleux de tous les aspects de notre fonctionnement, ainsi que par la projection avisée des tendances et des besoins de la clientèle, que nous avons réussi à diminuer les dépenses tout en augmentant l'achalandage.

A la fin de l'exercice, nous répondions à la demande de transport par train en période de pointe avec des trains plus courts et moins fréquents : 31 trains au lieu de 32, et 257 voitures au lieu de 268. Les trains sont également conduits par un moins grand nombre d'équipes, soit 35 au lieu de 38. Notre contrat d'entretien des trains avec notre exploitant, la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, arrivait à échéance à la fin de l'exercice, et nous avons décidé de nous adresser au marché libre pour des soumissions sur ce mandat qui vise à garantir efficacité du matériel de transport et confort des passagers. En accordant à Bombardier Inc. un contrat d'entretien qui prendra effet en juin 1997, le Réseau GO permet au contribuable de la province d'économiser une somme de 49 MS sur six ans.

En dépit des compressions au chapitre des dépenses, les trains et autobus du Réseau GO ont transporté 3 % plus de passagers au cours de l'exercice que durant l'exercice précédent. Cette augmentation est le fruit d'initiatives de

commercialisation novatrices. Les horaires des trains sur la ligne de Stouffville ont été remaniés afin de mieux répondre aux besoins de la clientèle. Ce remaniement s'est traduit par une hausse de 19 % de l'achalandage en 1996–1997. Dans la partie nord du Toronto métropolitain, les trajets des autobus GO ont été rallongés afin de permettre un meilleur accès au centre urbain de North York, en pleine croissance; et nous avons attiré des usagers pour nos parcours de fin de semaine en proposant des itinéraires desservant la station Union du centre-ville de Toronto.

Le nombre de passagers de notre réseau de trains a augmenté cette année, mais le créneau que nous appelons « train-autobus » a augmenté plus que tout autre service, soit 96 % en 1996–1997 par rapport à celui de l'exercice précédent. Il semble que de nombreux passagers des autobus soient attirés par le fait d'être déposés à une station locale de train GO comme service supplémentaire au service de train.

Pour produire des revenus, nous ne nous sommes pas seulement tournés vers une amélioration de notre service, mais également vers d'autres ressources. Un nouveau concept publicitaire a été lancé en mai à notre centre d'entretien de Willowbrook. Des graphismes accrocheurs se fondent dans les annonces affichées sur l'extérieur des trains ou des autobus.

Les redressements apportés pour satisfaire aux demandes de l'avenir ont déjà largement porté fruits. Notre ratio des revenus aux dépenses est le plus élevé de notre histoire. Par conséquent, nous nous appuyons moins sur les fonds publics que jamais, et moins que la plupart des systèmes de transport public de l'Amérique du Nord.

Note objectif d'affaires est d'augmenter ou, à tout le moins, de maintenir ce ratio en tâchant d'accroître notre indépendance financière. La très bonne situation financière que nous avons atteinte constitue une assise solide pour l'avenir.



Thanks for riding—Customer appreciation days allowed us to listen to and communicate with our passengers face to face. Here at Streetsville station on the Milton line, riders are offered refreshments and a GO souvenir to mark the expansion of the station and to thank them for their patronage.

Merci de votre clientèle—Les journées d'appréciation de la clientèle nous permettent de lui prêter l'oreille et de communiquer directement avec elle. Sur la photo, les usagers de la station de Streetsville, sur la ligne Milton, se voient offrir des rafraîchissements ainsi qu'un souvenir GO, afin de marquer l'expansion du réseau et de les remercier de leur clientèle.



On the road—GO Bus service started up in 1970 with a small fleet of 15 buses. Today, 174 GO Buses make over 1,000 trips every weekday, carrying about 29,000 passengers. Here, riders board a Yonge Street bus between Richmond Hill and north Toronto.

En route—Le service d'autobus GO a débuté en 1970 avec un petit parc de 15 autobus. Aujourd'hui, les quelque 174 autobus du Réseau GO effectuent plus de 1 000 trajets chaque jour de la semaine, et transportent près de 29 000 passagers. Ici, des usagers montent à bord d'un autobus desservant la rue Yonge entre Richmond Hill et le nord de Toronto.

a compression des frais d'exploitation et l'augmentation du nombre de passagers ne sont pas les seules façons de rentabiliser le Réseau GO. La qualité du service offert en est une autre. En établissant des associations étroites avec nos clients, nos employés et les municipalités que nous desservons, nous avons pu offrir le genre de service que les passagers, et que le Grand Toronto, désirent. Les résultats des sondages menés auprès du public à l'automne de 1995 nous ont appris que nos services sont appréciés 80 % des usagers des trains du réseau nous ont dit qu'ils avaient le choix entre prendre le train ou leur voiture jusqu'à destination. Nos passagers le sont donc par choix, non par nécessité.

Des commodités comme pouvoir utiliser sa carte de crédit ou de débit pour acheter des billets ou des laissez-passer dans de nombreuses stations aident à maintenir la satisfaction de la clientèle. Nous continuons également à offrir le service Ticket Express qui permet aux usagers de commander des billets ou des laissez-passer à la station Union le matin, en personne ou par télécopieur, et d'en prendre livraison le jour même.

En avril 1996, le centre GO d'Hamilton à ouvert ses portes, constituant pour les usagers de la région d'Hamilton un terminus unique pour les réseaux de train et d'autobus. Bon exemple d'un point de correspondance intermodal, le centre permet de passer facilement des modes de transport locaux aux autobus interurbains. La gare de chemin de fer TH&B (Toronto, Hamilton & Buffalo), un site historique, entrait pour la première fois en activité en 1933. Le bâtiment est un point d'intérêt architectural, et son style art moderne d'origine a été préservé lors de la restauration. La cérémonie d'inauguration en juillet a attiré des centaines de curieux et d'amis.

Pour témoigner notre gratitude à nos usagers, nous avons continué à organiser des journées d'appréciation à diverses stations et divers terminus d'autobus GO, où le personnel les accueillait avec une tasse de café, un muffin ou un journal, tout en prêtant l'oreille à leurs remarques, bonne source d'information de première main. Ces mini-célébrations constituent une façon simple et économique de

remercier les passagers et d'obtenir un « bulletin de santé » sur la qualité de notre service. À la fin de l'exercice, une journée spéciale d'appréciation était prévue en mai 1997 à la station Union pour marquer notre 30° anniversaire.

Nous avons continué à maintenir notre réputation au chapitre sécurité au cours de l'exercice. Nous sommes fiers que les chauffeurs d'autobus du Réseau GO aient mérité le prix de l'American Public Transit Association en matière de sécurité en autobus pour la quatrième fois en cinq ans et la troisième année consécutive. C'est sur le plan du nombre d'accidents et des programmes de sécurité que nous affrontions d'autres réseaux de transport de taille et de caractéristiques similaires d'Amérique du Nord. Nous croyons que notre roadéo d'autobus et les compétitions de sécurité annuels qui s'adressent aux chauffeurs jouent un rôle important dans le maintien de notre fiche de sécurité. Nous avons également gagné, pour la deuxième année de suite, le concours annuel de l'Association canadienne du transport urbain pour la meilleure cote de sécurité de notre catégorie. Finalement, en 1996, nous avons remporté le prix annuel de meilleur grand réseau de transport de l'année au Canada de l'Association, notre plus grand honneur à ce jour.

La communication avec les passagers est aussi importante que le service qui leur est offert. C'est dans cette perspective que nous publions notre bulletin, le *GO News*. Les nouvelles, mises à jour, chroniques, concours et rubrique questions-réponses qui y sont publiés servent à préciser diverses questions et à informer le public sur notre exploitation et notre personnel. Cette année, la réaction de la clientèle au bulletin a été favorable, et le bulletin a remporté le prix Omnibus de l'Association canadienne du transport urbain pour l'excellence en commercialisation du transport.

Comme toujours, le service à la clientèle constitue à la fois notre raison d'être et notre accent premier, et nous continuerons de proposer le meilleur et le plus efficace réseau de transport possible. Notre capacité à atteindre cet objectif nous a permis de réussir au cours de ces trente années, et nous guidera dans et vers l'avenir.

17

Trente ans : une nouvelle ère commence

'exercice qui vient comportera pour nous certains jalons importants. L'ensemble de notre structure de financement passera du contrôle provincial au contrôle municipal. La déréglementation du transport par autobus aura une incidence majeure sur l'organisation. Et nous fêterons notre 30° anniversaire d'exploitation : trente ans de réussites et de changements.

Depuis nos débuts en 1967, lorsque les premiers trains ont quitté les stations d'Oakville et de Pickering, le Réseau GO a vu transformations et innovations. Nous avons connu de nombreuses premières. Nous avons notamment été le premier réseau de train de banlieue mis en place et financé par un gouvernement provincial; le premier à instaurer des terminus intermodaux où trains, autobus et installations communautaires se rejoignent; nous avons mis en service des voitures à deux étages, innovatrices et efficaces, qui sont désormais la norme des réseaux de transport nord-américains; nous avons mis de l'avant l'idée de tarification intégrée, un programme de subventions permettant aux usagers de voyager gratuitement ou à prix réduit, par voie du réseau municipal, entre leur station GO ou à destination de celle-ci. Et nous avons traversé une récession à l'échelle du continent en portant l'achalandage à des niveaux plus élevés que jamais.

C'est en nous fondant sur ces réussites que nous entendons entreprendre les années qui viennent. Nous n'aurions pas eu le succès qui a marqué ces années sans le soutien de nos clients, de nos employés, de la province de l'Ontario et des municipalités que nous desservons. Nous comptons bien mériter encore cette confiance en offrant un service sûr, rentable, économique et pratique.

En nous engageant activement dans la structure du transport public de la région du Grand Toronto des années qui viennent, nous contribuerons à définir ce que nous croyons être notre rôle premier pour ces années. À l'aube de notre 30° anniversaire, et dans cette dernière année de financement par la province, nous, du réseau de transport GO, nous tournons avec détermination vers les défis et les transformations de cette ère nouvelle.





Keeping score—Our annual bus roadeo tests drivers and maintenance staff on their professional and technical skills. Together with ongoing training, and safety competitions among drivers, the roadeo rounds out our very successful bus safety program. GO Transit has won several American Public Transit Association and Canadian Urban Transit Association top prizes for bus safety.

Se mesurer toujours—Notre roadéo annuel d'autobus met à l'épreuve les habiletés professionnelles et techniques des chauffeurs et du personnel d'entretien. Avec notre programme de formation continue et les concours de sécurité des chauffeurs, le roadéo constitue notre très réussi programme de sécurité en autobus. Le Réseau GO a gagné plusieurs des prix les plus convoités décernés par l'American Public Transit Association et l'Association canadienne du transport urbain en matière de sécurité en autobus.

Five-year comparisons

Subsidy

\$ millions



Operating subsidy, excluding amortization

Subsidy per passenger

Dollars



Operating subsidy, excluding amortization

Cost per passenger

Dollars



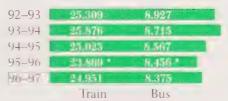
Cost recovery

Percentage of operating costs recovered through revenue



Passenger boardings

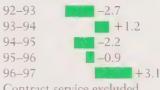
Millions



Contract service excluded

System passenger boardings

Percentage change over previous fiscal year



Contract service excluded

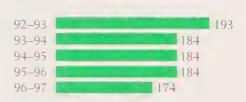
Railcar fleet

Active at year end



Bus fleet

Active at year end

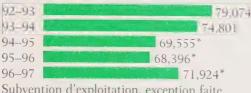


- * See note 7 in financial statements Some financial figures have been revised to reflect current treatment
- Revised from 1995–96 annual report

Comparaison quinquennale

Subvention

En millions de dollars



Subvention d'exploitation, exception faite de l'amortissement

Subvention par passager

En dollars



Subvention d'exploitation, exception faite de l'amortissement

Coût par passager

En dollars



Recouvrement des coûts

Pourcentage des frais d'exploitation recouvrés à même les revenus



* Se reporter à la note 7 afférente aux états financiers Certaines données financières ont été révisées afin de tenir compte de la présentation courante

• Chiffres révisés par rapport à ceux du rapport annuel de 1995–1996

Embarquements de passagers

En millions

92-93	25,309	8,927
93-94	25,576	8,715
94-95	25,027	
95-96	21,869 1	8,450 *
96-97	24,951	837b
	Train	Autobus

Exception faite des services assurés en sous-traitance

Embarquements de passagers sur l'ensemble du réseau

Variation du pourcentage par rapport à l'exercice précédent



Exception faite des services assurés en sous-traitance

Parc ferroviaire

Nombre de véhicules en service à la fin de l'exercice



Parc d'autobus

Nombre de véhicules en service à la fin de l'exercice



Statistics

		Passenger boardings (thousands)		Route kilometres (at year end)		Kilometres operated (thousands)	
Corridor	1996–97	1995–961	% change	1996–97	1995–96	1996–97	1995–96
Train							
Lakeshore West	9,958	9,556	+4.2	644	63	972	9772
Milton	2,803	2,820	-0.6	50	50	162	160 ²
Georgetown	1,936	1,770	+9.4	47	47	92	92
Bradford	443	381	+16.3	67	67	32	32
Richmond Hill	1,133	1,055	+7.4	34	34	105	101
Stouffville	542	456	+18.9	47	47	35	33 ²
Lakeshore East	8,136	7,831	+3.9	52	52	733	813 ²
Total	24,951	23,869	+4.5	361	360	2,131	2,2082
Bus and Train-b	us						
Hamilton	1,408	1,417	-0.6	254	254	3,385	3,486
Milton	450	280	+60.7	121	121	1,254	818
Georgetown	1,225	1,224	+0.1	284	284	2,881	2,873
Newmarket ³	1,272	1,254	+1.4	307	311	2,318	2,338
Richmond Hill ³	2,275	2,561	-11.2	27	27	1,316	1,436
Stouffville	29	53	-45.3	53	53	106	208
Oshawa	1,716	1,667	2.9	185	185	2,757	2,726
Total	8,375	8,456	-1.0	1,231	1,235	14,017	13,885
System subtotal	33,326	32,325	+3.1	1,592	1,595	16,148	16,093
Paramount Cana							
contract service	203	209	-2.9	29	29	294	283
System total	33,529	32,534	+3.1	1,621	1,624	16,442	16,376

Revised from 1995–96 annual report. The method for estimating passenger statistics has been revised beginning with the April 1995 figures—prior to 1995, the accounting for day pass use was overstated.

Revised from 1995–96 annual report.

Richmond Figures—Prior to 1995, the accounting for day pass use was overstated.

Richmond Figures—Prior to 1995, the accounting for day pass use was overstated.

⁴ Hamilton station relocated to new Hamilton GO Centre, April 1996.

Données statistiques

		Embarquem de passager (en milliers	rs s)	en kilo	exploités, mètres e l'exercice)	kilomètre	bre de s parcourus silliers)
Trajet	1996–97	1995-961	Évolution, en pourcentage	1996–97	1995–96	1996–97	1995–96
Train							
Lakeshore ouest	9 958	9 556	+4,2	644	63	972	9772
Milton	2 803	2 820	-0,6	50	50	162	160 ²
Georgetown	1 936	1 770	+9,4	47	47	92	92
Bradford	443	381	+16,3	67	67	32	32
Richmond Hill	1 133	1 055	+7,4	34	34	105	101
Stouffville	542	456	+18,9	47	47	35	33 ²
Lakeshore est	8 136	7 831	+3,9	52	52	733	813 ²
Total	24 951	23 869	+4,5	361	360	2 131	2 2082
Autobus et « tra	in-autobus	S »					
Hamilton	1 408	1 417	-0,6	254	254	3 385	3 486
Milton	450	280	+60,7	121	121	1 254	818
Georgetown	1 225	1 224	+0,1	284	284	2 881	2 873
Newmarket ³	1 272	1 254	+1,4	307	311	2 318	2 338
Richmond Hill ³	2 275	2 561	-11,2	27	27	1 316	1 436
Stouffville	29	53	-45,3	53	53	106	208
Oshawa	1716	1 667	2,9	185	185	2 757	2 726
Total	8 375	8 456	-1,0	1 231	1 235	14 017	13 885
Somme partielle ensemble du rése		32 325	+3,1	1 592	1 595	16 148	16 093 ²
Service vers Para Wonderland, assi en sous-traitance	uré 203	ada's 209	-2,9	29	29	294	283
Total, ensemble du réseau	33 529	32 534	+3,1	1 621	1 624	16 442	16 376²

Chiffres révisés par rapport à ceux du rapport annuel de 1995–1996. La méthode d'estimation des statistiques sur les passagers a été révisée à compter d'avril 1995; avant cette date, la comptabilisation des laissez-passer quotidiens était surévaluée.

² Chiffres révisés par rapport à ceux du rapport annuel de 1995–1996.

³ Les chiffres de Richmond Hill étaient auparavant inclus dans ceux de Newmarket.

⁴ En avril 1996, la station d'Hamilton a été déménagée au nouveau centre GO d'Hamilton.

Objectives

The Toronto Area Transit Operating Authority (GO Transit) is a Crown Agency established to:

Design and operate interregional transit for people whose travel takes them through more than one regional municipality;

And encourage convenient and efficient meshing of the transit systems operating in the Greater Toronto Area and interfacing with the GO Transit network.

Service area

GO Transit's service area, defined by legislation, covers the Regional Municipalities of Durham, York, Peel, Halton, and Hamilton-Wentworth, and the Municipality of Metropolitan Toronto.

Board

GO Transit's Board comprises seven Members: the Chairman, appointed by the Lieutenant Governor in Council, and, ex officio, the Chairmen of the Councils of Durham, York, Peel, Halton, Hamilton-Wentworth, and Metropolitan Toronto.

It reports to Cabinet through the Minister of Transportation.

Minister

The Honourable Al Palladini, Minister of Transportation

Board Members

Eldred R. King, Vice-Chairman and
Acting Chairman
Chairman, Council of the Regional
Municipality of York
Terry Cooke, Chairman, Council of the
Regional Municipality of Hamilton-Wentworth

Emil Kolb, Chairman, Council of the Regional Municipality of Peel

Joyce Savoline, Chairman, Council of the Regional Municipality of Halton

Alan Tonks, Chairman, Council of the Municipality of Metropolitan Toronto

Lames V Witty, Chairman, Council of the Begies

James Y. Witty, Chairman, Council of the Regional Municipality of Durham

La mission

La Régie des transports en commun de la région de Toronto (le Réseau GO) est un organisme de la Couronne qui a pour mission :

de concevoir et d'exploiter un service de transport interrégional à l'intention des usagers qui effectuent des déplacements dans plus d'une municipalité régionale;

de faciliter la coordination efficace des services des réseaux de transport en commun du Toronto métropolitain et de ceux du Réseau GO.

La sphère d'activité

La sphère d'activité du Réseau GO, définie par la législation, couvre les municipalités régionales de Durham, York, Peel, Halton, et Hamilton-Wentworth, et la municipalité du Toronto métropolitain.

Le Conseil

Le Conseil du Réseau GO compte sept membres : le président du Conseil, nommé par le lieutenant-gouverneur en conseil, et, à titre de membres nommés d'office, les présidents des conseils de Durham, York, Peel, Halton, Hamilton-Wentworth et du Toronto métropolitain.

Le Conseil relève directement du ministre des Transports.

Le ministre

L'honorable Al Palladini, ministre des Transports

Les membres du Conseil

Eldred R. King, vice-président du Conseil et président intérimaire
Président du Conseil de la municipalité régionale de York

Terry Cooke, président du Conseil de la municipalité régionale de Hamilton-Wentworth

Emil Kolb, président du Conseil de la municipalité régionale de Peel

Joyce Savoline, présidente du Conseil de la municipalité régionale de Halton

Alan Tonks, président du Conseil de la municipalité du Toronto métropolitain

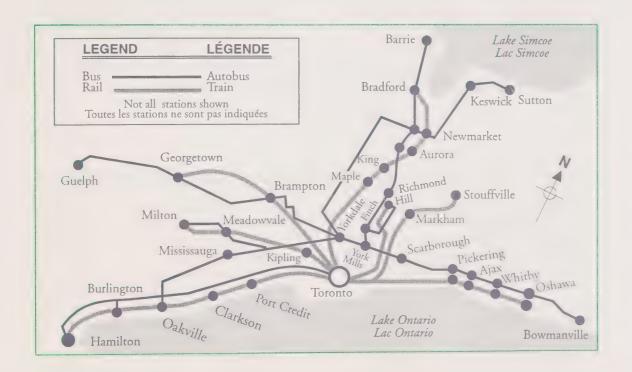
James Y. Witty, président du Conseil de la municipalité régionale de Durham

Officers & Executive

Eldred R. King, Vice-Chairman and Acting Chairman Richard C. Ducharme, Managing Director Jean M. Norman, Director, Administration Secretary to the Board Frances Chung, Director, Finance Treasurer to the Board

Dirigeants et cadres supérieurs

Eldred R. King, vice-président du Conseil et président intérimaire Richard C. Ducharme, directeur général de l'exploitation Jean M. Norman, directrice, service de l'administration, secrétaire du Conseil Frances Chung, directrice, service des finances, trésorière du Conseil



The GO Train and GO Bus network at March 31, 1997 Le réseau de service ferroviaire et d'autobus du Réseau GO au 31 mars 1997

Management's responsibility for financial statements

The accompanying financial statements of the Toronto Area Transit Operating Authority, and all information in this annual report, are the responsibility of management and have been approved by Members of the Board.

The financial statements have been prepared by management in conformity with Canadian generally accepted accounting principles. The financial statements include some amounts that are based on best estimates and judgements. Financial information used elsewhere in the annual report is consistent with that in the financial statements.

The management of the Authority, in furtherance of the integrity and objectivity of data in the financial statements, has developed and maintains a system of internal accounting controls and supports an extensive program of internal audits. Management believes the internal

accounting controls provide reasonable assurance that financial records are reliable and form a proper basis for preparation of financial statements and that assets are properly accounted for and safeguarded. The internal accounting control process includes management's communication to employees of policies which govern business conduct.

The Board carries out its responsibility for the financial statements in this annual report principally through its audit committee, consisting solely of Board Members. The audit committee reviews the Authority's annual financial statements and recommends their approval by the Board. The auditors have full access to the audit committee, with and without management being present. These financial statements have been audited by the auditors, Coopers & Lybrand, Chartered Accountants, and their report is presented here.

Eldred R. King, Vice-Chairman

Responsabilité de la direction relativement aux états financiers

Les états financiers de la Régie des transports en commun de la région de Toronto et tous les renseignements contenus dans ce rapport annuel sont la responsabilité de la direction et les membres du Conseil les ont approuvés.

La direction a préparé les états financiers conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada. Les états financiers comprennent quelques montants fondés sur des estimations et des raisonnements jugés les plus sûrs. Les renseignements financiers présentés ailleurs dans ce rapport annuel sont conformes à ceux qui figurent dans les états financiers.

Afin de garantir l'exactitude et l'objectivité des données présentées dans les états financiers, la direction de la Régie a élaboré et maintient un système de contrôles comptables internes et un programme exhaustif de vérification interne. La direction est d'avis que les contrôles comptables internes lui donnent une assurance raisonnable

que les registres financiers sont fiables et qu'ils constituent une base appropriée pour la préparation des états financiers et que les avoirs sont comptabilisés et protégés comme il se doit. Le procédé de contrôle comptable interne comprend la communication, par la direction, des directives régissant la conduite des affaires.

Le Conseil s'acquitte de sa responsabilité à l'égard des états financiers figurant dans ce rapport annuel par voie surtout de son comité de vérification formé uniquement de membres du conseil. Le comité de vérification examine les états financiers annuels de la Régie et en recommande l'approbation par le Conseil. Les vérificateurs sont entièrement libres de rencontrer le comité de vérification en présence ou en l'absence de la direction.

Coopers & Lybrand, comptables agréés, ont vérifié ces états financiers et leur rapport figure ci-contre.

Auditors' report

To the Members of the Toronto Area Transit Operating Authority, The Minister of Transportation and The Provincial Auditor:

We have audited the balance sheet of the Toronto Area Transit Operating Authority as at March 31, 1997 and the statements of equity, operations and changes in financial position for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Authority's management. Our responsibility is to express an opinion on these financial statements based on our audit.

We conducted our audit in accordance with generally accepted auditing standards. Those standards require that we plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In our opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Authority as at March 31, 1997 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles.

Coopers & Lybrand Chartered Accountants Toronto, Ontario, May 30, 1997

Rapport des vérificateurs

Aux membres de la Régie des transports en commun de la région de Toronto, au ministre des Transports et au vérificateur provincial :

Nous avons vérifié le bilan de la Régie des transports en commun de la région de Toronto au 31 mars 1997 et les états de l'avoir, des résultats et de l'évolution de la situation financière pour l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Régie. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir un degré raisonnable de certitude quant à l'absence d'inexactitudes importantes dans les états financiers. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers présentent fidèlement, à tous égards importants, la situation financière de la Régie au 31 mars 1997, ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus.

Coopers & Lybrand Comptables agréés Toronto (Ontario), le 30 mai 1997

Toronto Area Transit Operating Authority Balance sheet as at March 31

(In thousands of dollars)

	Assets	1997		1996
Current assets				
Cash	\$	13,597	\$	6,704
Accounts receivable		3,612		4,278
Deposit with Canadian National Railway Compan	ny	11,620		11,751
Due from the Province of Ontario		37,931		26,323
Spare parts and supplies		1,465		1,504
Prepaid expenses		779		1,079
		69,004		51,639
Other assets		402		602
Capital assets				
Land		101,809		101,344
Buildings and equipment (note 3)		567,161		579,661
Leasehold improvements, net of accumulated am	ortization of			
\$6,107 (1996–\$5,083)		13,921		14,160
Improvements to railway right of way and railway	plant,			
net of accumulated amortization of \$170,260 (19	96-\$149,820)	207,151		217,857
Trackwork and installation, net of accumulated				
amortization of \$17,823 (1996-\$15,377)		31,082		33,528
Construction in progress		25,614		17,148
		946,738		963,698
	\$	1,016,144	\$ 1	,015,939
	. 1 .1.			
Current liabilities	Liabilities			
Accounts payable and accrued liabilities	\$	58,117	\$	41,045
Unearned revenue in respect of tickets sold and n		2,406	Ф	2,106
Interest on long-term debt	ot used	8,883		9,090
interest on long-term debt				
		69,406		52,241
Long-term debt (note 4)		435,577		433,011
Contingencies (notes 1 and 12)				
D	Equity			
Province of Ontario		511,161		530,687
	\$	1,016,144	\$ 1	,015,939

Signed on behalf of the Members,

Eldred R. King, Vice-Chairman Emil Kolb, Member

Régie des transports en commun de la région de Toronto

Bilan au 31 mars

(en milliers de dollars)

Actif	1997	1996
Actif à court terme		
Encaisse	13 597 \$	6 704 \$
Comptes débiteurs	3 612	4 2 7 8
Dépôt auprès de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canad	a 11 620	11 751
Montant à recevoir de la province de l'Ontario	37 931	26 323
Pièces de rechange et fournitures	1 465	1 504
Frais payés d'avance	779	1 079
	69 004	51 639
Autres éléments d'actif	402	602
Immobilisations		
Terrains	101 809	101 344
Bâtiments et matériel (note 3)	567 161	579 661
Améliorations locatives, déduction faite de		
l'amortissement cumulé de 6 107 \$ (5 083 \$ en 1996)	13 921	14 160
Améliorations du droit de passage et de l'atelier de		
chemins de fer, déduction faite de l'amortissement		
cumulé de 170 260 \$ (149 820 \$ en 1996)	207 151	217 857
Travaux sur les voies et installation, déduction faite		
de l'amortissement cumulé de 17 823 \$ (15 377 \$ en 1996)	31 082	33 528
Travaux en cours	25 614	17 148
	946 738	963 698
	1 016 144 \$	1 015 939 \$
Passif		
Passif à court terme		
Comptes créditeurs et charges	58 117 \$	41 045 \$
Revenu reporté à l'égard des billets vendus et non utilisés	2 406	2 106
Intérêt sur la dette à long terme	8 883	9 090
	69 406	52 241
Dette à long terme (note 4)	435 577	433 011
Eventualités (notes 1 et 12)		
Avoir		
Province de l'Ontario	511 161	530 687

Au nom des membres,

Eldred R. King, vice-président du Conseil Emil Kolb, membre du Conseil

For the year ended March 31 Statement of equity

(In thousands of dollars)	1997	1996
Capital asset equity—Beginning of year	\$ 532,168	\$ 554,008
Capital contribution from the Province of Ontario for capital assets	49,260	65,181
Less: Amortization of capital contributions	(65,591)	(86,501)
Book value of assets disposed	(629)	(520)
Capital asset equity—End of year	515,208	532,168
Cumulative equity contribution from the Province of Ontario		
for debt repayment (borrow)	(4,318)	(1,069)
Cumulative amortization of foreign exchange gains and losses	271	(412)
Equity contribution from the Province of Ontario		
for deposit on land purchase		54,500
Repayment of equity contribution to the Province of Ontario		
for deposit on land purchase	sundenskipling	(44,764)
Settlement on land purchase		(9,736)
Equity—End of year	\$ 511,161	\$ 530,687

For the year ended March 31 Statement of operations

	(In thousands of dollars)	1997	1996
Revenue			
Passenger Services		\$ 103,327	\$ 97,328
Sundry revenue (note 6)		5,665	4,671
(Loss) on sale of capital assets		(278)	(192)
		108,714	101,807
Expenses (note 7)			
Labour and administration (note 9)		48,403	51,441
Restructuring payments		_	2,450
Contract expiration (note 11)		18,659	
Services		4,787	4,764
Supplies		615	823
Facility maintenance		21,390	20,450
Equipment maintenance		36,107	34,519
Operations		47,761	52,644
		177,722	167,091
Loss from operations before the und	ernoted	69,008	65,284
Settlement on land purchase			9,736
Retail sales tax assessment			9,757
Amortization of capital assets		65,591	86,501
Amortization of deferred foreign exc	hange (gain) loss	(683)	412
Loss before interest on long-term de	bt	133,916	171,690
Interest on long-term debt		35,577	36,607
Loss for the year		\$ 169,493	\$ 208,297

Pour l'exercice terminé le 31 mars

Avoir

(en milliers de dollars)	1997	1996
Avoir en immobilisations au début de l'exercice	532 168 \$	554 008 \$
Apport de capital de la province de l'Ontario pour des immobilisations	49 260	65 181
Moins : Amortissement de l'apport de capital	(65 591)	(86 501)
Valeur comptable des immobilisations aliénées	(629)	(520)
Avoir en immobilisations à la fin de l'exercice	515 208	532 168
Apport de capital cumulatif de la province de l'Ontario pour le		
remboursement de la dette (emprunt)	(4 318)	(1 069)
Amortissement cumulatif du gain (de la perte) de change	271	(412)
Apport de capital de la province de l'Ontario		
pour un dépôt pour l'achat d'un terrain	_	54 500
Remboursement de capital à la province de l'Ontario pour un		
dépôt pour l'achat d'un terrain	_	(44 764)
Règlement pour l'achat d'un terrain		(9 736)
Avoir à la fin de l'exercice	511 161 \$	530 687 \$

Pour l'exercice terminé le 31 mars

Résultats

(en millier	s de dollars) 1997	1996
Revenus		
Services aux passagers	103 327 \$	97 328 \$
Revenus divers (note 6)	5 665	4 671
Perte à la vente d'immobilisations	(278)	(192)
	108 714	101 807
Dépenses (note 7)		
Main-d'oeuvre et administration (note 9)	48 403	51 441
Paiements de restructuration	_	2 450
Expiration d'un contrat (note 11)	18 659	1.00000.00
Services	4 787	4 764
Fournitures	615	823
Entretien des installations	21 390	20 450
Entretien du matériel	36 107	34 519
Exploitation	47 761	52 644
	177 722	167 091
Perte d'exploitation avant l'élément suivant	69 008	65 284
Règlement pour l'achat d'un terrain		9 736
Cotisation à l'égard de la taxe de vente au détail	-	9 757
Amortissement des immobilisations	65 591	86 501
Amortissement (du gain) de la perte de change re	porté(e) (683)	412
Perte avant l'intérêt sur la dette à long terme	133 916	171 690
Intérêt sur la dette à long terme	35 577	36 607
Perte pour l'exercice	169 493 \$	208 297 \$

For the year ended March 31 Statement of changes in financial position (In thousands of dollars)

	1997	1996
Cash provided by (used in):		
Operating activities		
Loss for the year	\$ (169,493)	\$ (208,297)
Non-cash items—		
Amortization	65,591	86,501
Amortization of deferred foreign exchange (gain) loss	(683)	412
Loss/(gain) on sale of fixed assets	278	192
Settlement on land purchase	and design	9,736
	(104,307)	(111,456)
Net change in non-cash working capital items	6,893	(3,442)
	(97,414)	(114,898)
Investment activities		
Capital assets additions	(49,260)	(65,181)
Proceeds on capital assets disposals	351	328
Proceeds on deposit on land purchase		44,764
	(48,909)	(20,089)
Financing activities		
Increase in long-term debt	2,566	1,654
Province of Ontario—		
Interest on long-term debt	33,011	34,953
Operating subsidy	69,008	75,041
Capital contributions	49,260	65,181
Capital asset disposition	(629)	(520)
Repayment of equity contribution for deposits on land		(44,764)
	153,216	131,545
Net increase (decrease) in cash	6,893	(3,442)
Cash—Beginning of year	6,704	10,146
Cash—End of year	\$ 13,597	\$ 6,704

Pour l'exercice terminé le 31 mars Évolution de la situation financière

(en milliers de dollars)

	1997	1996
Liquidités provenant des (affectées aux) :		
Activités d'exploitation		
Perte pour l'exercice	(169 493) \$	(208 297) \$
Éléments hors caisse :		
Amortissement	65 591	86 501
Amortissement (du gain) de la perte de change reporté(e)	(683)	412
Perte à la vente d'immobilisations	278	192
Règlement pour l'achat d'un terrain	_	9 736
	(104 307)	(111 456)
Variation nette des éléments hors caisse du fonds de roulement	6 893	(3 442)
	(97 414)	(114 898)
Activités d'investissement		
Nouvelles immobilisations	(49 260)	(65 181)
Produit de l'aliénation d'immobilisations	351	328
Produit du dépôt pour l'achat d'un terrain		44 764
	(48 909)	(20 089)
Activités de financement		
Augmentation de la dette à long terme	2 566	1 654
Province de l'Ontario:		
Intérêt sur la dette à long terme	33 011	34 953
Subvention d'exploitation	69 008	75 041
Apport de capital	49 260	65 181
Aliénation d'immobilisations	(629)	(520)
Remboursement de l'apport de capital pour l'achat d'un terrain		(44 764)
	153 216	131 545
Augmentation (diminution) nette de l'encaisse	6 893	(3 442)
Encaisse au début de l'exercice	6 704	10 146
Encaisse à la fin de l'exercice	13 597 \$	6 704 \$

For the year ended March 31, 1997

Notes to financial statements

(In thousands of dollars)

1. Funding

The Authority which operates under the Toronto Area Transit Operation Authority Act receives subsidies from the Province of Ontario (the "Province") for operating, interest on long-term debt and capital funding purposes (1997 total approximately \$153,000). The fiscal 1998 requirements are anticipated to be approximately \$135,000. In addition, pursuant to a memorandum of understanding dated December 1993, the Province will provide funds to the Authority in a timely manner and in the amounts necessary to enable the Authority to satisfy the debt obligation (1997—\$435,577) and interest when payments fall due (note 4). The Authority has been advised that as at January 1, 1998 that funding from this source will cease. Current understanding is that the Authority will operate under the proposed Greater Toronto Services Board which would assume the funding as at this date. The Authority is reliant upon this continued funding but has not received confirmation as to the source or amount. The funding status and the impact, if any, on the reported asset and liability amounts cannot be determined at this time.

2. Significant accounting policies

These financial statements are prepared by management in accordance with accounting principles generally accepted in Canada. The significant accounting policies are as follows:

(a) Spare parts and supplies

Spare parts and supplies are valued at the lower of cost and replacement cost.

(b) Capital assets

Capital assets are recorded at cost.

The Authority provides for the depreciation and amortization of the various classes of assets over their estimated useful lives on a straight-line basis.

Buildings and equipment	
Shelters and ticket booths	5 years
Other buildings	20 years
Locomotives and auxiliary power control units	20 years
Locomotives and auxiliary power control units overhauls	5 years
Other railway rolling stock	25 years
Buses	12 years
Parking lots	20 years
Sundry —Furniture and fixtures	12 years
—Other	3–5 years
Improvements to railway right of way and railway plant	20 years
Trackwork and installation	20 years
Leasehold improvements	20 years

Viability studies for future expansion represent costs deferred on a project by project basis until the viability of the respective project is determined. When the project is finalized, the costs are amortized based on a specific asset category. If a project is abandoned or the costs are considered to be unrecoverable, the deferred costs are charged to operations in the year the determination is made.

2. Significant accounting policies (cont'd)

(c) Commuter services revenue

Revenue is recognized when the transportation service is provided. Unearned amounts are reflected in the balance sheet as current liabilities.

(d) Subsidies

Operating subsidies paid by the Province of Ontario are treated as reductions of operating losses. Gains and losses from the disposition of capital assets are included in operations. Capital contributions from the Province of Ontario are included in equity and are amortized to income over the useful lives of the related assets. The Province has authorized the use of capital contributions for certain types of operating expenses.

(e) Foreign currency translation

Long-term monetary liabilities are translated to Canadian dollars at rates of exchange in effect at the end of the period. Unrealized exchange gains or losses arising on translation are deferred and amortized over the remaining terms of the liabilities.

(f) Use of estimates

The preparation of financial statements in conformity with generally accepted accounting principles requires management to make estimates and assumptions that affect the reported amounts of assets and liabilities and disclosures of contingent assets and liabilities at the date of the financial statements and the reported amounts of revenue and expenses during the reporting period. Significant estimates include funding, the recovery of capital assets and contingencies. Actual results could differ from those estimates.

(g) Financial instruments

The carrying amounts for cash, accounts receivable, deposits and other receivables, accounts payable and accrued liabilities on the balance sheet approximate fair value because of the limited term of these instruments. Due to the nature of long-term debt, it is not practicable to establish a fair value due to the unique nature of this transaction. The principal characteristics of this transaction are set forth in note 4.

Fair value estimates are made at the balance sheet date, which are based on relevant market information and information about the financial instrument. These estimates are subjective in nature and involve uncertainties in significant matters of judgement and, therefore, cannot be determined with precision. Changes in assumptions could significantly affect these estimates.

3. Buildings and equipment

	1997	
	Accumulated	
Cost	amortization	Net
\$ 214,443	\$ 67,179	\$ 147,264
133,338	43,560	89,778
430,313	164,429	265,884
45,059	29,370	15,689
60,469	18,719	41,750
51,942	45,146	6,796
\$ 935,564	\$ 368,403	\$ 567,161
	\$ 214,443 133,338 430,313 45,059 60,469 51,942	Accumulated amortization \$ 214,443

3. Buildings and equipment (cont'd)

		1996		
	Accumulated			
	Cost	amortization	Net	
Buildings	\$ 193,689	\$ 56,481	\$ 137,208	
Locomotives, overhauls and auxiliary power control units	132,853	36,628	96,225	
Other railway rolling stock	425,794	147,152	278,642	
Buses	45,076	27,330	17,746	
Parking lots	55,817	15,992	39,825	
Sundry	62,332	52,317	10,015	
	\$ 915,561	\$ 335,900	\$ 579,661	

The Authority capitalizes engineering payroll costs where time has been spent on particular capital projects. The amount capitalized for year ended March 31, 1997 was \$977 (1996—\$1,589).

4. Long-term debt

At the request of the Ontario Minister of Finance, the Authority entered into a financing transaction on March 31, 1994. Under the terms of the transaction, substantially all of the locomotives and bilevel cars were sold for \$431,530 (U.S. \$311,867) and immediately repurchased from the same counterparty at the same price under conditional sales contracts maturing on July 1, 2006. The proceeds from the sales were returned to the Province of Ontario net of transaction costs of \$4,271. The transaction has been accounted for as a collateralized financing. The debt is collateralized by the locomotives and bi-level cars. The Authority retains the right to use the locomotives and bi-level cars, and is liable for maintenance and all other associated obligations. The Authority cannot lease or sell the locomotives and bi-level cars without the prior written consent of the counterparty to the debt obligation. In addition, the Authority is liable for any costs which reduce the other parties' return on the financing.

Under the agreement the Authority agreed to repay the obligation and interest thereon over twelve years. The loan balances will also increase in certain periods.

		Average					
Contract	Maximum	interest	}	Balance at	В	alance at	
number	loan	rate %	Ma	rch 31/97	Mar	ch 31/96	Collateral
1	US\$ 14,487	7.27536	US\$	14,441	US\$	14,351	Bi-level Cabs & Coache
2	108,926	7.26143		107,824		107,152	Bi-level Cabs & Coache
3	23,794	7.38419		23,794		23,644	Locomotives
4	70,319	7.28488		69,184		68,616	Bi-level Cabs & Coache
5	60,702	7.36798		58,472		58,178	Bi-level Coaches
6	41,926	7.39563		41,272		40,995	Locomotives
	US\$ 320,154		US\$	314,987	US\$	312,936	
Translated	to Canadian dollar	's at		1.3843		1.3632	
			Cdn\$	436,037	Cdn\$	426,594	
Deferred F	Foreign Exchange, g	ain (loss)					
net of ar	mortization of \$683	3(1996-\$412	2)	(460)		6,417	
				435,577		433,011	

The annual payments (borrowings) in US dollars the Authority is required to make over the next five years are as follows:

	Principal		
	repay (borrow)	Interest	Total
1997–1998	US\$ (1,708)	US\$ 23,067	US\$ 21,359
1998–1999	(1,397)	23,186	21,789
1999–2000	334	23,271	23,605
2000–2001	832	23,248	24,080
2001–2002	1,492	23,192	24,684
After March 31, 2002	315,434	101,359	416,793
	US\$ 314,987	US\$ 217,323	US\$ 532,310

Pursuant to a memorandum of understanding dated December 1993, between the Province and the Authority, the Province will provide funds to the Authority in a timely manner and in the amounts necessary to enable the Authority to satisfy the above debt obligation and interest when payments fall due.

5. Operating agreements

A significant amount of the services provided by the Authority are operated by outside parties using rolling stock owned by the Authority. These services are governed by the agreements with the Canadian National Railway Company, subsidiaries of Canadian Pacific Railway Company and Bombardier Inc.

6. Sundry revenue

	1997	1996
Interest income	\$ 379	\$ 625
Rentals—rolling stock	2,221	680
Rentals—space	2,254	1,842
Advertising revenue	327	426
Commissions—ticket sales	554	533
Other	(70)	565
	\$ 5,665	\$ 4,671

7. Expenses

Of the total expenses \$152,733 (1996—\$155,844) is targeted as recoverable, in part, from passengers and other sources of revenue. The target amount to be ultimately recovered has been established by the Authority at 65% of the recoverable expenses. In 1997, total revenue amounted to \$108,714 (1996—\$101,807) and represents a recovery of 71.2% (1996—65.3%) of the recoverable expenses. The total expense is calculated as though the authority was required to remit the \$2,916 (1996—\$3,112) of pension contribution and excludes contract termination costs (notes 9 and 11).

8. Commitments

Leases

Minimum operating lease payments in each of the next five years and thereafter are as follows:

1997–1998	\$ 5,227	
1998-1999	4,266	
1999-2000	3,506	
2000-2001	3,783	
2001–2002	2,720	
Thereafter	26,950	
	\$ 46,452	

9. Pensions

The Authority provides pension benefits for substantially all of its permanent employees through participation in the Public Service Pension Fund ("PSPF") and the Ontario Public Service Employees' Union Pension Fund (OPSEU Pension Fund) established by the Province of Ontario. The Ontario Public Service Employees' Union Pension Act, 1994 provides for a reduction of the employers' contributions to the PSPF and the OPSEU Pension Fund for each of the three fiscal years ending 1995—1997. For the current year, the impact of these reductions on the benefits expense and operating subsidy was approximately \$2,916 (1996—\$3,112).

10. Remuneration

Total remuneration of Members of the Board of Directors was approximately twenty-eight thousand dollars during the fiscal year (1996—forty-one thousand dollars).

Provincial legislation requires disclosure of Ontario Public Sector employees, paid an annual salary and benefits in excess of one hundred thousand dollars in calendar year 1996. The individuals are listed as follows:

Ducharme, Richard

Managing Director

\$122

11. Contract expiration

The Authority has incurred approximately \$18,659 in charges related to the expiration of a contract for rail equipment maintenance services.

12. Contingencies

- (a) A claim has been made against The Authority by a contractor in connection with work performed by them. The Authority has reviewed this claim and believes it cannot be substantiated. The amount claimed is in excess of \$7,000; however, no provision has been made with respect to this claim in the financial statements as the likelihood of loss, if any, is not determinable at this time.
- (b) There has been an ongoing dispute between the City of Toronto (the "City") and the Toronto Terminals Railway Company Limited (the "TTR") relating to the rent for Union Station dating back to 1968. The Authority pays a pro-rata share of approximately 25% of the rent. The rent is determined every 21 years. In 1996, an arbitration panel issued a decision respecting the rent to be paid from 1968 to 1989. The City is appealing this decision. In addition to this appeal, the City and the TTR must still negotiate the rent for the period from 1989 to 2010. For the period February 23, 1968 to March 31, 1997 The Authority has paid \$260 in pro-rata rent and \$3,700 to the TTR's accrual account relating to this dispute. There may be additional costs in relation to this dispute; however, no provision has been made, as until this dispute is settled The Authority's additional pro-rata share of liability, if any, cannot be determined. ♣

Pour l'exercice terminé le 31 mars 1997

Notes afférentes aux états financiers

(en milliers de dollars)

1. Financement

La Régie, qui exerce ses activités en vertu de la Loi sur la régie des transports en commun de la région de Toronto, reçoit des subventions de la province de l'Ontario (la « province ») au titre de l'exploitation, des intérêts sur la dette à long terme et du financement d'immobilisations (au total, environ 153 000 \$ en 1997). Les exigences pour l'exercice 1998 devraient s'élever à environ 135 000 \$. En outre, conformément à un protocole d'entente daté de décembre 1993, la province fournira à la Régie des fonds en temps opportun et en montants nécessaires pour permettre à la Régie de payer la créance (435 577 \$ en 1997) et les intérêts lorsque le paiement est exigible (note 4). La Régie a été avisée qu'à compter du 1^{er} janvier 1998, le financement provenant de cette source cessera. Il est entendu présentement que la Régie exercera ses activités sous la direction du Greater Toronto Services Board proposé qui prendra en charge le financement à cette date. La Régie compte sur ce financement continu, mais elle n'a pas encore reçu la confirmation quant à la source, ni au montant. La situation relative au financement et l'incidence, le cas échéant, sur l'actif et le passif présentés ne peuvent être établics à ce moment.

2. Principales conventions comptables

Ces états financiers ont été préparés par la direction, conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada. Les principales conventions comptables figurent ci-après :

(a) Pièces de rechange et fournitures

Les pièces de rechange et les fournitures sont évaluées au moindre du coût et du coût de remplacement.

(b) Immobilisations

Les immobilisations sont inscrites au coût.

La Régie pourvoit à l'amortissement des différentes catégories d'éléments d'actif selon la méthode linéaire sur la durée d'utilisation prévue.

Bâtiments et matériel	
Abris et guichets	5 ans
Autres bâtiments	20 ans
Locomotives et groupes électrogènes	20 ans
Révisions des locomotives et des groupes électrogènes	5 ans
Autre matériel roulant des chemins de fer	25 ans
Autobus	12 ans
Terrains de stationnement	20 ans
Divers : Mobilier et agencements	12 ans
Autres	3 à 5 ans
Améliorations du droit de passage et de l'atelier de chemins de fer	20 ans
Travaux sur les voies et installation	20 ans
Améliorations locatives	20 ans
Les études de viabilité de l'extension future représentent les coûts reportés par	projet jusqu'à ce

Les études de viabilité de l'extension future représentent les coûts reportés par projet jusqu'à ce que la viabilité de chaque projet soit établie. Lorsque le projet est achevé, les coûts sont amortis selon une catégorie d'éléments d'actif spécifique. Si un projet est abandonné, les coûts reportés sont portés aux résultats d'exploitation l'exercice durant lequel la décision est prise.

2. Principales conventions comptables (suite)

(c) Revenus tirés des services de transport de banlieue

Les revenus sont comptabilisés au moment où le service est rendu. Les montants reportés figurent dans le bilan à titre de passif à court terme.

(d) Subventions

Les subventions d'exploitation accordées par la province de l'Ontario sont comptabilisées à titre de réduction des pertes d'exploitation. Les gains ou les pertes à l'aliénation d'immobilisations sont compris dans les résultats. L'apport de capital de la province de l'Ontario est inclus dans l'avoir et est porté aux résultats sur la durée d'utilisation des éléments d'actif connexes. La province a autorisé l'affectation de l'apport de capital à certains types de frais d'exploitation.

(e) Conversion des devises

Les éléments de passif à long terme sont convertis en dollars canadiens au taux de change en vigueur à la fin de l'exercice. Les gains ou les pertes de change non matérialisés sont reportés et amortis sur la durée restante des éléments de passif.

(f) Utilisation d'estimations

Pour la préparation d'états financiers conformément aux principes comptables généralement reconnus, la direction doit effectuer des estimations et établir des hypothèses qui touchent les montants présentés de l'actif et du passif, de l'actif et du passif éventuels à la date des états financiers et des revenus et des dépenses au cours de la période de présentation. Les estimations importantes comprennent le financement, le recouvrement d'immobilisations et les éventualités. Les résultats réels pourraient être différents de ceux qui ont fait l'objet de l'estimation.

(g) Instruments financiers

Les montants de l'encaisse, des comptes débiteurs, des dépôts et autres comptes débiteurs, des comptes créditeurs et des charges figurant dans le bilan se rapprochent de la juste valeur à cause de la durée limitée de ces instruments. Étant donné la nature de la dette à long terme, il n'est pas pratique d'établir une juste valeur étant donné la nature unique de cette opération. Les principales caractéristiques de cette opération sont établies dans la note 4.

Les estimations de la juste valeur sont effectuées à la date du bilan, fondées sur des renseignements sur les marchés pertinents et sur l'instrument financier. Ces estimations sont subjectives et comportent des incertitudes quant aux points significatifs nécessitant un jugement et, par conséquent, elles ne peuvent être effectuées avec précision. Des variations des hypothèses pourraient toucher sérieusement ces estimations.

3. Bâtiments et matériel

	1997			
	Coût A	Amortissement cumulé	Montant net	
Bâtiments	214 443 \$	67 179 \$	147 264 \$	
Locomotives, révisions et groupes électrogènes	133 338	43 560	89 778	
Autre matériel roulant des chemins de fer	430 313	164 429	265 884	
Autobus	45 059	29 370	15 689	
Terrains de stationnement	60 469	18 719	41 750	
Autres	51 942	45 146	6 796	
	935 564 \$	368 403 \$	567 161 \$	

3. Bâtiments et matériel (suite)

		1996		
	A	mortissement	Montant	
	Coût	cumulé	net	
Bâtiments	193 689	56 481	137 208	
Locomotives, révisions et groupes électrogènes	132 853	36 628	96 225	
Autre matériel roulant des chemins de fer	425 794	147 152	278 642	
Autobus	45 076	27 330	17 746	
Terrains de stationnement	55 817	15 992	39 825	
Autres	62 332	52 317	10 015	
	915 561	335 900	579 661	

La Régie capitalise les charges de personnel de génie lorsque les heures ont été consacrées à des projets particuliers d'immobilisations. Le montant capitalisé pour l'exercice terminé le 31 mars 1997 s'élève à 977 \$ (1 589 \$ en 1996).

4. Dette à long terme

À la demande du ministre des Finances de l'Ontario, la Régie a conclu une opération de financement le 31 mars 1994. Aux termes de l'opération, la presque totalité des locomotives et des voitures-coach à deux étages a été vendue pour 431 530 \$ (311 867 \$ US) et immédiatement rachetée de la même contrepartie, au même prix, en vertu de contrats de vente avec réserve de propriété échéant le 1er juillet 2006. Le produit de la vente a été remis à la province de l'Ontario, déduction faite des frais de 4 271 \$ liés à l'opération. L'opération a été comptabilisée à titre de financement garanti. La dette est garantie par les locomotives et les voitures-coach à deux étages. La Régie conserve le droit d'utiliser les locomotives et les voitures-coach à deux étages et elle est responsable de l'entretien et de toute autre obligation connexe. La Régie ne peut pas louer ni vendre les locomotives et les voitures-coach à deux étages sans avoir préalablement obtenu le consentement écrit de la contrepartie à la créance. En outre, la Régie est responsable de tous les coûts qui réduisent le rendement du financement pour les autres parties.

Aux termes de l'entente, la Régie a convenu de rembourser l'obligation et les intérêts y afférents sur douze exercices. Les soldes des emprunts augmenteront également durant certaines périodes.

Num	éro	Taux	Solde au	Solde au	
de	Emprunt	d'intérêt	31 mars	31 mars	
contr	at maximal	moyen %	1997	1996	Garantie
1	14 487 \$ US	7,27536	14 441 \$ US	14 351 \$ US	Cabines et voitures-coach à deux étages
2	108 926	7,26143	107 824	107 152	Cabines et voitures-coach à deux étages
3	23 794	7,38419	23 794	23 644	Locomotives
4	70 319	7,28488	69 184	68 616	Cabines et voitures-coach à deux étages
5	60 702	7,36798	58 472	58 178	Voitures-coach à deux étages
6	41 926	7,39563	41 272	40 995	Locomotives
	320 154 \$ US		314 987 \$ US	312 936 \$ US	
Taux	de conversion en de	ollars canadier	ns 1,3843	1,3632	
			436 037 \$ CA	426 594 \$ CA	
	(perte) de change action faite de l'an		1		
de 68	83 \$ (412 \$ en 19	96)	(460)	6 417	
			435 577 \$	433 011 \$	

4. Dette à long terme (suite)

Les paiements (emprunts) annuels en dollars américains que la Régie doit effectuer au cours des cinq prochains exercices s'établissent comme suit :

	Remboursement (emprunt) de capital	Intérêt	Total
1997–1998	(1 708) \$ US	23 067 \$ US	21 359 \$ US
1998–1999	(1 397)	23 186	21 789
1999-2000	334	23 271	23 605
2000–2001	832	23 248	24 080
2001–2002	1 492	23 192	24 684
Après le 31 mars 2002	315 434	101 359	416 793
	314 987 S US	217 323 S US	532 310 S US

Conformément à un protocole d'entente daté de décembre 1993, conclu entre la province et la Régie, la province fournira à la Régie des fonds en temps opportun et en montants nécessaires pour permettre à la Régie de payer la créance et les intérêts lorsque le paiement est exigible.

5. Ententes d'exploitation

Une partie importante des services offerts par la Régie est exploitée par des parties externes utilisant le matériel roulant de la Régie. Ces services sont régis par les ententes conclues avec la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, des filiales de Canadien Pacifique Limitée et Bombardier Inc.

6. Revenus divers

	1997	1996
Intérêts créditeurs	379 \$	625 \$
Location de matériel roulant	2 221	680
Location de surfaces	2 254	1 842
Revenu de publicité	327	426
Commissions sur les ventes de billets	554	533
Autres	(70)	565
	5 665 \$	4 671 \$

7. Dépenses

Du montant total des dépenses, il est jugé que 152 733 \$ (155 844 \$ en 1996) pourront être recouvrés en partie des passagers et d'autres sources de revenu. Le montant pouvant finalement être recouvré a été fixé par la Régie à 65 % des dépenses recouvrables. En 1997, le total des revenus s'est élevé à 108 714 \$ (101 807 \$ en 1996), soit un recouvrement de 71,2 % (65,3 % en 1996) des dépenses recouvrables. Le total des dépenses est calculé comme si la Régie était tenue de rembourser une cotisation de 2 916 \$ (3 112 \$ en 1996) aux régimes de retraite (notes 9 et 11).

8. Engagements

Contrats de location

Les versements minimaux en vertu de contrats de location-exploitation pour chacun des cinq prochains exercices et par la suite s'établissent comme suit :

8. Engagements (suite)

	46 452 \$	
Par la suite	26 950	
2001–2002	2 720	
2000–2001	3 783	
1999–2000	3 506	
1998–1999	4 266	
1997–1998	5 227 \$	

La Régie s'est aussi engagée relativement à diverses nouvelles immobilisations s'élevant à environ 5 980 \$.

9. Régimes de retraite

La Régie assure des prestations de retraite à la quasi-totalité de ses employés permanents en faisant partie du Régime de retraite des fonctionnaires (« RRF ») et du Régime de retraite du syndicat des employés de la fonction publique de l'Ontario (régime de retraite du SEFPO) établis par la province de l'Ontario. Aux termes de la Loi sur le régime de retraite du syndicat des employés de la fonction publique de l'Ontario de 1994, une réduction des cotisations patronales au RRF et au régime de retraite du SEFPO est prévue pour chacun des trois exercices se terminant de 1995 à 1997. Pour l'exercice, l'incidence de cette réduction sur les dépenses liées aux avantages et sur les subventions d'exploitation s'est établie à environ 2 916 \$ (3 112 \$ en 1996).

10. Rémunération

Durant l'exercice, la rémunération versée aux membres du Conseil d'administration s'est élevée à environ vingt-huit mille dollars (quarante et un mille dollars en 1996).

En vertu des lois provinciales, il est exigé de présenter la rémunération des employés du secteur public de l'Ontario qui ont reçu un salaire annuel et des avantages d'un montant supérieur à cent mille dollars pour l'année civile 1996. Les renseignements présentés sont les suivants :

Ducharme, Richard

Directeur général

122 \$

11. Expiration d'un contrat

La Régie a engagé des frais d'environ 18 659 000 \$ liés à l'expiration d'un contrat d'entretien de matériel ferroviaire.

12. Éventualité

- (a) Un entrepreneur a déposé une demande auprès de la Régie relativement à des travaux effectués par la Régie. La Régie a examiné cette demande et elle est d'avis que le bien-fondé de cette demande ne peut être justifié. Le montant de la demande est supérieur à 7 000 \$. Cependant, aucune provision n'a été établie dans ces états financiers quant à cette demande, puisque l'éventualité d'une perte ne peut être déterminée présentement.
- (b) Un litige se poursuit depuis 1968 entre la Ville de Toronto (« la Ville ») et la Toronto Terminals Railway Company Limited (la « TTR ») quant au montant du loyer de la station Union. La Régie verse une partie, au prorata, de 25 % du loyer environ. Le montant du loyer est fixé tous les 21 ans. En 1996, un groupe d'arbitrage a rendu une décision quant au loyer à verser pour la période de 1968 à 1989. La Ville en appelle de la décision. Outre cet appel, la Ville et la TTR doivent encore négocier le montant du loyer pour la période de 1989 à 2010. Pour la période du 23 février 1968 au 31 mars 1997, la Régie a versé 260 \$ de loyer au prorata et 3 700 \$ au compte d'engagements de la TTR relativement au litige, et des frais connexes pourraient s'imposer. Toutefois, aucune provision n'a été constituée à cette fin, car il est impossible, avant le règlement du litige, de déterminer la responsabilité proportionnelle supplémentaire de la Régie, le cas échéant. ♠€

GO Transit Annual report 1996–97 Réseau GO Rapport annuel 1996–1997







